

28th July 1962]

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Madras Appropriation Bill, 1962 (L.A. Bill No. 14 of 1962) be taken into consideration.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2 and the schedule were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I move—

“That the Madras Appropriation Bill, 1962 (L.A. Bill No. 14 of 1962) be passed.”

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Madras Appropriation Bill, 1962 (L.A. Bill No. 14 of 1962) be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(3) THE MADRAS MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL, 1962
(L.A. BILL NO. 16 OF 1962.)—CONT.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை நான் ஒரு ஆய்வுக் குழுவுக்கு அனுப்பி பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்கிற கருத்தைத் தெரிவித்துத் திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். நேற்றைப்பதினம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய கருத்துக்களை இரவு ஆலோசனை செய்து பார்த்தேன். அவர்கள் முன்பு போட்டிருந்த வரி விகிதங்களைக் கொஞ்சம் குறைத்தும் இருக்கிறார்கள். அதையும் பரிசீலனை செய்து பார்த்தேன். பார்த்தும் கூட எனக்கு சமாதானமாகவில்லை. எஸ்.ஏ.பில் 10, எஸ்.ஏ.பில் 13 ஆகிய இரண்டைப் பற்றியும் பொதுவான கருத்துக்களைத் தெரிவித்து விடுகிறேன். இரண்டும் சேர்ந்து வரிச்சுமை எவ்வளவு ஆகும் என்று நாம் பார்க்கவேண்டும். பஸ் ஆப்சேட்டர்களும் சரி, லாரி சொந்தக்காரர்களும் சரி இந்தப் புதிய வரியைத் தாங்கி, அதைச் செலுத்தி, மக்களுக்குச் செய்யவேண்டிய சேவையைச் சரியாக செய்ய முடியுமா என்பதை நாம் பரிசீலனை செய்து பார்க்கவேண்டும். எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் யாரும் பஸ் ஆபரேட்டர்களாகவோ, லாரி சொந்தக்காரர்களாகவோ இல்லை. அதற்காகவும் நான் சொல்லவில்லை. எங்கள் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் பர்மிட் கேட்டிருந்தால் கூட ஆர்.டி.ஓ. ஆபிசிலேயே அது கவனிக்கப்பட்டிருக்கும். இன்றைக்குக் காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் பஸ் முதலாளிகளாகவும், லாரிச் சொந்தக்காரர்களாகவும் இருக்கக் கூடும். “அவ்வாறு எங்கள் கட்சிக்காரர்கள்தானே இருக்கிறார்கள். எங்கள் கட்சிக்காரர்களுக்கு நாங்கள் வரி போட்டுக்கொள்கிறோம். எங்கள் கட்சிக்காரர்களுக்கு நாங்கள் வரி போடுவதை ஆட்சேபிப்பானேன்” என்று சொல்லலாம். ஆனால் அது சொந்த விஷயம் அல்ல. அதனால் சமுதாயத்திற்கு என்ன விளைவு ஏற்படும் என்று கவனிக்க வேண்டும்.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [28th July 1962]

நம்முடைய ராஜ்யத்தில் ஏறத்தாழ பஸ் போக்கு வரத்து சர்வீஸ்கள்—தனியார் நடத்தினாலும் சரி, அரசாங்கமே நடத்தினாலும் சரி வெளிராஜ்யங்களில் இருப்பதை விட நன்றாக நடைபெறுகிறது என்பதில் சந்தேகம் கிடையாது. தனியார் நடத்தக்கூடிய பஸ் சர்வீஸ்களை மற்ற ராஜ்யங்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது மிகவும் திருப்திகரமாகவே நல்ல முறையில் நடக்கின்றன என்றுதான் சொல்லவேண்டும். இந்தப் புதிய வரியின் மூலமாகக் கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் வரக்கூடியதாக இருக்கும். அதாவது பஸ், லாரி இரண்டுக்கும் கிட்டத்தட்ட 50 சதவீதம் உயர்வது நிச்சயமாக வருமானத்தை உயர்த்துகிறது. இந்தப் பெரும் அளவை பஸ் முதலாளிகளும் சரி, லாரி சொந்தக்காரர்களும் சரியார் மீது சுமத்த முயற்சிப்பார்கள்? பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் ஏற்கனவே இவ்வளவுதான் கட்டணம் வசூலிக்கலாம் என்பதற்கு ஷெட்யூல் இருக்கிறது. அந்த ஷெட்யூலை அதிகரிக்காமல் பார்த்துக் கொள்கிறோம் என்று கனம் அமைச்சர்கள் ஓரளவு உறுதி கூறலாம். அது ஓரளவு ஆறுதலளிக்கக் கூடியதுதான். இருந்தாலும் இப்பொழுது ஒருசில இடங்களில் அந்த ஷெட்யூலில் கண்டுள்ள அதிகபட்சக் கட்டணத்தைவிடக் குறைவாகக் கட்டணம் வாங்கிக் கொண்டிருக்கலாம். இதை அந்த முதலாளிகள் ஷெட்யூலில் கண்டுள்ள அதிகபட்ச கட்டண விகிதத்திற்கு உயர்த்தினால் பொது மக்கள் நிச்சயம் கட்டண உயர்வினால் பாதிக்கத்தான் படுவார்கள்.

இப்பொழுதே நகர பஸ் கட்டணங்களில் மற்ற பம்பாய், டெல்லி, கல்கத்தா இங்கெல்லாம் இருப்பதைவிட இங்கு அதிகமாகத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் இதைவிட அதிகமாக உயர்த்துவது சாத்தியமில்லை. இருந்தும் இந்த வரி உயர்வினால் கட்டண உயர்வு எந்தவகையிலும் உயர்த்தப்படாமல் இருப்பதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதோடு வரி உயர்வை நான் அடியோடு எதிர்ப்பதாக நினைக்கக் கூடாது. ஆனால் வரி விதிக்கும்போது சுகட்டுமேனிக்கு புதிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்தாலும் சரி, சிறிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்தாலும் சரி, பழைய பெரிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்தாலும் சரி எல்லோருக்கும் ஒரே விகிதாசாரத்தில் விதிப்பதும் சரியல்ல. இன்றைக்குப் பல சிறிய ஆப்பரேட்டர்கள் பெரிய ஆப்பரேட்டர்களிடம் கழுத்தா வரையிலும் கடனில் சிக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே சிறிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு இந்த வரியிலிருந்து விலக்குக் கொடுத்தாலொழிய அவர்களால் மேற்கொண்டு தொழில் நடத்த முடியாமல் போகலாம். வருமான வரி விதிப்பு பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். ஒரு புதிய தொழில் ஆரம்பித்தால், அந்தத் தொழில் நிலைப்பதற்காக, ஒரு குறிப்பிட்ட காலம் வரைக்கும் அதற்கு வருமான வரி விதிக்காமல் சில சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த விதமான சலுகை கூட இந்த மசோதாவில் கிடையாது. ஒன்று முதல் 100 லாரிகள் வைத்திருப்பவர்கள், ஒன்று முதல் 100 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லோருக்கும் சுகட்டுமேனிக்கு விகிதாசாரம் போட்டிருப்பது சரியல்ல. 'ஐம்பது மைலுக்கு உட்பட்டு ஒகிம்

28th July 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

பஸ்களுக்கு விதிவிலக்கு உண்டு' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஐம்பது மைலுக்குக் குறைவாக ஓடும் பஸ் இருக்கிறதா என்று நான் கேட்கிறேன். ஒரு நாளைக்கு ஐம்பது மைலுக்குக் குறைவாக ஓடும் பஸ் ஒன்று கூட இல்லை. ஆகவே இது எட்டளவில் இருக்கும் சலுகையாகும். மானசீகத் திருப்தியளிக்கக்கூடிய சலுகையாகத் தான் இருக்கும். ஏதோ சலுகை கொடுத்திருக்கிறோம் என்று சொல்வதற்கு வேண்டுமானால் இது பிரயோஜனப்படலாம். 150-லிருந்து 160 மைல் வரை ஓடுகின்ற பஸ்களும், 180 முதல் 200, 250 மைல் வரையில் ஓடுகின்ற பஸ்களும் தான் அதிகமாக இருக்கின்றன. எல்லா பஸ் ஆபரேட்டர்களையும், எல்லா பஸ் போக்கு வரத்தையும் பாதிக்கக் கூடிய வகையில்தான் இந்த மசோதா இருக்கிறது என்ற காரணத்திற்காகத்தான் இதை நான் ஆட்சேபிக்க வேண்டியவகைவே இருக்கிறேன்.

இந்தக் காலகட்டத்தில் என்ன சிக்கல் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விநியோகம் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. டயர், ட்யூப்களின் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. ட்யூப் கிடைப்பதில் கூடக் கஷ்டம் இருக்கிறது. ப்ளெஷர் கார் வைத்திருப்பவர்களுக்குக்கூட ட்யூப் கிடைப்பதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. பஸ்ஸோ, லாரியோ மெயின்டெயின் பண்ணுவது மிகக் கஷ்டம். லாரி வைத்திருக்கிற சிறிய ஆபரேட்டர்கள் பழைய வண்டிகளை வாங்கி வைத்துக்கொண்டு, ட்ரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் கசக்கிப் பிழிந்து வேலை வாங்கிக் கொண்டு எப்படியோ பிழைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். மசல் எண்ணெயின் விலை கடந்த பத்து வருஷ காலத்தில் ஏறியிருக்கிறது. அதன்மீது போட்ட வரியும் அதிகரித்திருக்கிறது. இப்படி ஒவ்வொன்றாகப் பார்க்கிறபோது, பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கும், லாரி ஆபரேட்டர்களுக்கும் ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய அதிகச் சுமையைப் பார்க்கிறபோது, உண்மையிலேயே வருந்தத் தக்கதாக இருக்கிறது. ஆனால், பெரிய ஆபரேட்டர்களுக்குப் பல துறைகளிலே வசதி இருக்கிறது. பெட்ரோல் டிஸ்ட்ரிப்யூஷன் அவர்கள் கையில் இருக்கிறது. இம்போர்ட் அவர்கள் கையில் இருக்கிறது. ஒரே ஆசாமி பல கம்பெனிகளை வைத்துக்கொண்டு, தொழில் செய்து, லாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். Chassis import கூட அவர்கள் கையில் இருக்கிறது. 'மலை விழுங்கி மகாதேவர்களுக்குக் கதவு ஒரு அப்பளம்' என்பது போல பெரிய ஆபரேட்டர்களுக்கு இப்பொழுது போடப் போகிற வரியானது ஈக்கடி மாதிரிதான் இருக்கும். இப்படிப்பட்ட பெரிய ஆபரேட்டர்களுக்கு வரி போடுவதை நான் வரவேற்கிறேன். ஆனால், சகட்டுமேனிக்கு, பெரிய ஆபரேட்டருக்கும், சிறிய ஆபரேட்டருக்கும் ஒரே மாதிரி வரி விதிப்பது இந்தத் தொழிலையே பாதிக்கும் என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து.

ஆபரேட்டர்களுக்கு வைக்கப்படும் இந்த வரிச் சுமையானது இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளிகளின் மீதும், இவைகளை உபயோகப்படுத்தும் ஜனங்களின் மீதும் விழும் என்று நான் கருதுகிறேன். தொழிலாளிகளுக்கு வேலை நேரமானது

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [28th July 1962]

சட்டப்படி நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தச் சட்டம் அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்பட வேண்டும். அதுசம்பந்தமாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சந்தேகத்திற்கு இடமில்லாமல் உத்தரவாதம் கொடுக்க வேண்டும். மத்திய பார்லிமெண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டம் இதுவரைக்கும் அமுலுக்குக் கொண்டுவரப்படாமல் இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தின் கீழ் பிறப்பிக்கப்பட வேண்டிய விதிகள் இன்னும் பிறப்பிக்கப்படாததனால், தொழிலாளிகளின் வேலை நேரம் இன்னும் நிர்ணயிக்கப்படவில்லை. தொழிலாளிகளுக்கு எந்த அடிப்படையில் போனஸ் வழங்கப்பட வேண்டுமென்ற விஷயமும் பரிசீலனையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. தொழிலாளிகளுக்குச் செய்யவேண்டிய கடமைகளை, அவர்களுக்கு அளிக்க வேண்டிய சலுகைகளை, எல்லா ஆபரேட்டர்களும் சரியானபடிச் செய்வேண்டுமென்ற உத்தரவாதம் இருக்குமா என்று நான் கேட்கிறேன். எப்படி வேண்டுமானாலும் இருக்கட்டும், அட்ஜுடிகேஷனுக்கு விட்டால்தானே? பார்த்துக் கொள்ளலாம் என்ற எண்ணத்தில் இருக்கக் கூடாது. இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக ஏற்படும் வரிச் சமையை, அதிக வரிப் பளுவை, தொழிலாளிகள் மீதோ அல்லது பொதுமக்களின் மீதோ சுமத்திவிட்டு, தங்களுடைய லாபத்தை எப்படியோ பார்த்துக்கொள்ளலாம் என்று ஆபரேட்டர்களுக்கு எண்ணம் ஏற்படுமானால், அதற்கு அரசாங்கம் அனுமதிக்கக் கூடாது. இதில் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தாவிட்டால், பொதுமக்களும் தொழிலாளர்களும் இந்தப் பளுவைத் தாங்கவேண்டிய நிலைமையான ஏற்படும். ஆபரேட்டர்களிடமிருந்து வரி வசூலிக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படாது. மத்திய சட்டத்தை அமுல் நடத்துவதற்குக் கூடுதலாகத் தொழிலாளிகளை வைக்கவேண்டியிருக்கும். கூடுதலாகப் பணம் கொடுக்கவேண்டியிருக்கும். டிரைவ் வசதி செய்துகொடுக்க வேண்டியிருக்கும். தொழிலாளர்கள் தங்க, ஓய்வு விடுதிகள் கட்ட வேண்டியிருக்கும். இப்பொழுது தொழிலாளிகள் ஓய்வு எடுத்துக் கொள்ள விடுதிகள் கிடையாது. பஸ்ஸிலேயே படுத்துத் தூங்கியிருந்து, மறுநாள் பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டு வரவேண்டும். இவ்வளவு கஷ்டங்கள் தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கின்றன. புதிய சட்டம் அமுலுக்கு வந்தால், தொழிலாளிகள் தங்குவதற்கு இட வசதி செய்து தரவேண்டும். இதையெல்லாம் செய்து கொடுக்கப்படும் என்பதற்கான உத்தரவாதம் வேண்டும். அந்த வசதிகளைத் தருவதை ஒத்திப் போடலாம் என்ற நிலைமை இருக்குமானால், இந்த மசோதாவை அனுமதிக்க முடியாது என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இவை எல்லாவற்றையும் சேர்த்துப் பரிசீலிக்க வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் ஆபரேட்டர்கள் அமைச்சரைப் பார்த்து, முறையிட்டதன் பயனாக, 'பந்து ரூபாய் குறைக்கிறேன், ஐந்து ரூபாய் குறைக்கிறேன்' என்று சொல்ல, அதை ஆபரேட்டர்களும் ஏற்றுக்கொள்வதாகச் சொல்லியிருக்கலாம். ஆனால், ஆபரேட்டர்களுடைய நிலையை வைத்து மாத்திரம் இந்த விஷயத்தில் முடிவு கட்டுவது சரியல்ல என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆப்பரேட்டர்கள், பொதுமக்கள், தொழிலாளிகள் ஆகிய இந்த மூன்று தரப்பினர்களையும் கலந்து, புதிய வரி விதிப்பு

28th July 1962] [திரு மீ. கலியாணசுந்தரம்]

எப்படி பாதிக்கும், மூன்று தரப்பினர்களும் அந்தப் பொறுப்புக் களை எப்படிப் பங்கிட்டுக் கொள்வது என்பதைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இவை முக்கியமான பிரச்சனைகள். அவற்றை நன்கு பரிசீலிக்க வேண்டும் என்பது என்னுடைய நோக்கமாகும். ஆகவேதான், இந்த மசோதாவை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய சபையில் ஆளுநர் கட்சிக்கு மெஜாரிடி இருக்கிறது என்பதனால் என்னுடைய ஆட்சேபணையை ஏற்கப்போகிறார்களோ அல்லது நிராகரிக்கப் போகிறார்களோ என்பது எனக்குத் தெரியாது. அது வேறு விஷயம். மெஜாரிடி பலத்தை வைத்துக் கொண்டு சட்டத்தை நிறைவேற்றிவிடுவார்களானால், இந்தச் சட்டத்தை அமூல் நடத்தும்போது பெரும் கஷ்டம் ஏற்படும், தொந்தரவுகள் ஏற்படும் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். வரியை ரிட்ராஸ்பெக்டிவ் எஃபெக்ட் கொடுத்து வசூலிப்பது சரியாக இருக்காது. “ஜூலை 1-ந் தேதியிலிருந்துதான் இந்த வரி வசூல் செய்யப்படும் என்ற தகவலை நான் ஜூன் 30-ந் தேதியே பட்ஜெட் பிரசங்கத்தில் தெரிவித்துவிட்டேன், ஆகவே, பாதகம் இல்லை” என்று அமைச்சர் அவர்கள் சமாதானம் சொல்லக்கூடும். சட்டம் இயற்றப்பட வேண்டிய நியதிப்படிப் பார்த்தால், வரிக்கு ரிட்ராஸ்பெக்டிவ் எஃபெக்ட் கொடுப்பது சரியாக இருக்காது. சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டு, அமுலுக்கு வந்த பிறகுதான் வரி விதிக்க வேண்டும் என்ற நிலைதான் சரியாக இருக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த இரண்டு மசோதாக்களையும், அதாவது L. A. Bill. 10, L. A. Bill 13 ஆகிய இவ்விரண்டு மசோதாக்களையும் செலக்ட் கமிட்டிக்கு விட்டுப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். ஒரு வாரத்திற்குள்ளே வேண்டுமானாலும் செலக்ட் கமிட்டியில் பரிசீலனையை முடித்துக்கொண்டு, ஆகஸ்டு மாதத்திலே நான்கு, ஐந்து தினங்கள் சட்டசபையில் வைத்து, விவாதித்து, முடிவு எடுத்து நிறைவேற்றி, செப்டம்பர் மாதத்திலிருந்து வரி வசூல் செய்துகொள்ளட்டும். அதைப்பற்றி ஆட்சேபணை இல்லை. ஆபரேட்டர்கள் சொல்லக்கூடிய ஆலோசனைகளையும், ஆட்சேபங்களையும் நல்லமுறையில் பரிசீலனை செய்து, அவர்களுடைய ஆட்சேபணையில் இருக்கும் நியாயத்தை எடுத்துப் பார்த்துப் பரிசீலனை செய்து, அதற்குப் பிறகு யார் யாருக்கு விதிக்க வேண்டும் என்பதிலே முடிவுக்கு வந்தால்—என்னுடைய கட்சியின் சார்பில் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்—நாங்கள் அதற்குப் பூரணமாக ஆதரவு கொடுக்க முடியும். இன்றைக்கு இருக்கும் நிலையில் இந்த இரண்டு மசோதாக்களுக்கும் அப்படியே ஆதரவு கொடுப்பது என்பது சாத்தியம் இல்லை. ஆகவே, இவற்றை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொண்டு, என்னுடைய பேச்சை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

* திரு. வை. சங்கரன்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது சபை முன் இரண்டு திருத்த மசோதாக்கள் இருக்கின்றன. மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் ஆக்டின் கீழ் லாரிகளுக்கு வரி உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு, பல்களுக்கும் வரி

[திரு. வை. சங்கரன்]

[28th July 1962]

போடப்பட்டிருக்கிறது. லாரிகளுக்கு ஓரளவு வரி குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், அவைகளுக்கு மேற்கொண்டு வரிக் குறைப்புச் செய்யப்படவில்லை. மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் (டாக்ஸேஷன் ஆப் பாசஞ்சர்ஸ் அண்டு குட்ஸ்) ஆக்டின் கீழ், பத்து ரூபாய் குறைப்பதாக கனம் மந்திரி அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்திலிருந்து தெரிகிறது. இன்றைக்கு இரண்டுவிதமாக இருக்கிறது. பஸ்களிலே ஒன்பது டன்னுக்கு மேலே இருப்பதால், கீழேயிருக்கும் ஸ்லாப்பை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டிய அவசியம் இருக்காது. மேலே உள்ளதை எடுத்துக் கொண்டு பார்க்க வேண்டும். இப்பொழுதுள்ள நிலைமையில், சுமார் ஐம்பது சதவிகிதம் கூடும் நிலைமை இருக்கிறது.

அடுத்து பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், எழுபது ரூபாய் என்றால், சுமார் 270 கிலோ மீட்டருக்கு அதிகமாகப் போகும் பஸ்தான் ராஜ்யத்தில் இருக்கிறது. ஷார்ட்டர் ரூட்டில் போகும் பஸ்கள் கூட அதிகமான ட்ரிப்ஸ் போகின்றன. அதிக ட்ரிப் எடுக்க வேண்டும் என்று R.T.M. சொல்வதால், 270 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவாக பஸ்கள் போகவில்லை என்று நிச்சயமாகச் சொல்லமுடியும். 270 கிலோ மீட்டருக்கு மேல்தான் பெரும்பாலான பஸ்கள் போகின்றன. கீழேயுள்ள ஸ்லாப் பற்றி அதிகமாகப் பார்க்க வேண்டும். 70 ரூபாய் என்று அமைகிறது. 43 ரூபாயிலிருந்து 70 ரூபாய் ஆகும்போது அதையும் பரிசீலிக்கவேண்டும்.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் பேசிய ஒரு கருத்தை நான் ஆட்சேபிக்க விரும்புகிறேன். 'சிறு பஸ் ஆப் ரேட்டர்கள் தான் இந்த வரியால் பாதிக்கப்படுவார்கள்; பெரிய பஸ் ஆப்ரேட்டர்கள் பாதிக்கப்படவில்லை' என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். பெரிய பஸ் ஆப்ரேட்டர்களையும் வரி உயர்வு பாதிக்கிறது. பெரிய பஸ் ஆப்ரேட்டர் ஒருவர், 359 பஸ் வைத்திருப்பவருக்கு 17 லட்சம் ரூபாய் 'நெட் ப்ராபிட்' வரும்போது, 22 லட்சம் ரூபாய் வரியாகக் கட்ட வேண்டிய நிலைமை இருப்பதால், கண்டிப் பாகக் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டியிருக்கிறது. கட்டணத்தை உயர்த்துவதை யாரும் விரும்பமாட்டார்கள். பொதுமக்களும் அதை விரும்பமாட்டார்கள். அந்த விளைவுக்கு நாம் இடம் கொடுக்கக் கூடாது. பழைய பைசாபடி 7½ அல்லது 8 பைசா வைக்கவேண்டிய நிலைமை வந்து விடும் என்று அவர்கள் சொல்கிறார்கள். அப்படிப் பார்த்தால் வரி மொத்தத்தில் 60 ரூபாய் என்று இருந்தாலும் கூட ஓரளவு சமாளித்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லப்படுகிறது. வரி கட்ட வேண்டியதிலே, 35 ரூபாய் கட்ட வேண்டியதற்குப் பதிலாக 25 ரூபாயாகவும் ஆக்கியிருக்கிறார்கள். மேற்கொண்டு பத்து ரூபாயைக் குறைத்திருப்பதால் மட்டும் சமாளித்து விட முடியாது. பெரிய ஆப்ரேட்டர்கள் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்குப் பல சலுகைகளை அவர்கள் செய்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. சிறிய பஸ் ஆப்ரேட்டர்கள் அவற்றை யெல்லாம் அமல் நடத்தவில்லை என்றாலும் வெளியே தெரியாது. பெரிய ஆப்ரேட்டர்களைப் பொறுத்தவரை 'ஆர்கனைஸ்டு இன்டஸ்ட்ரி'

28th July 1962]

[திரு. வை. சங்கரன்]

ஆக இருக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் எல்லாவித வசதிகளையும் கட்டாயமாகச் செய்து கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்தச் செலவுகளை எல்லாம் செய்யவேண்டாமென்றே அல்லது அதிக வரி கொடுக்கக் கூடாது என்றே பஸ் ஆபரேட்டர்கள் நினைக்கவில்லை. மக்களுடைய நன்மைக்காகப் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க பஸ் ஆபரேட்டர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆனால் தாங்கும் அளவிற்குள் அதிக வரி இருக்கவேண்டும். இதையெல்லாம் மீண்டும் நன்றாகப் பரிசீலித்து அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். வி. சாமிநாதன் : மிஸ்டர் ஸ்பீக்கர் சார், இந்த மசோதா இங்கே கொண்டு வரப்படுவதற்கு முன்னதாகவே, பட்ஜட் ப்ரொபோசல் வந்த உடனேயே, பஸ், லாரி வைத்திருக்கிற வர்கள் எல்லாம் பயம் தெரிவித்தார்கள். இதிலே, உயர்த்தப் பட்டிருக்கிற வரியின் காரணமாக அவர்கள் எல்லாம் பாதிக்கப் பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். இப்போதே மிகவும் கஷ்டப் பட்டு வரி கட்டிக் கொண்டிருப்பதாக அவர்கள் சொல்கிறார்கள். நம்முடைய மாகாணத்தைப் பொறுத்தவரை இந்த பஸ் வரியை நம்முடைய சர்க்கார் அடிக்கடி உயர்த்திக் கொண்டே வந்திருக்கிறார்கள். இந்த பஸ் தொழிலுக்கு, இதர ராஜ்யங்களைக் காட்டிலும், இந்தியாவிலேயே இந்த ராஜ்யத்தில்தான் அதிகமான வரி போடப்பட்டிருக்கிறது. அரசாங்கத்திற்குப் பணம் வேண்டுமென்ற நிலைமையில் வரி போடுவதைப் பற்றி ஒன்றும் சொல்ல முடியாது. ஆனால், ஒரு விஷயத்தை மாத்திரம் நான் அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இப்போது வரியை அதிகமாக போட்டிருப்பதன் காரணமாகப் பெரிய பஸ் ஆபரேட்டர்கள் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள். ஆனால், இது சிறிய பஸ் ஆபரேட்டர்களை நிச்சயமாகப் பாதிக்கத்தான் செய்யும். மோட்டார் வெஹிகிள் சட்டப்படி ஐந்து பஸ்ஸுக்கு மேல் வைத்திருந்தால் 'ஃப்ளீட் ஓனர்' என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஐந்து பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் சிறிய ஆபரேட்டர்கள் என்ற வகையில்தான் வருவார்கள். 1943-ம் வருஷத்தில், யுத்த காலத்தில், 20 பஸ் வைத்திருந்தால்தான் 'ஃப்ளீட் ஓனர்' என்று சொல்லப்பட்டது. 20 பஸ்ஸுக்குக் குறைவாக வைத்திருப்பவர்களையும் இந்த வரியானது நிச்சயமாகப் பாதிக்கும் என்று நான் அபிப்பிராயப்படுகிறேன். குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு இந்த வரி பாதிக்காத அளவில் ஏதாவது வழிவகை செய்ய முடியுமா என்பதைப் பற்றி கனம் மந்திரியவர்கள் யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

அதே போன்று, லாரி வைத்திருப்பவர்களைப் பொறுத்தவரை இது மேலும் கடுமையான பிரச்சனையாக இருக்கிறது. லாரி ஆபரேட்டர்களைப் பொறுத்தவரை, பெரிய 'ஃப்ளீட் ஓனர்ஸ்' இரண்டு மூன்று பேர்கள் தான் இருக்கிறார்கள். மற்றபடி இருப்பவர்கள் எல்லாம் 4, 5, 10 என்ற அளவுக்கு லாரி வைத்திருப்பவர்கள்தான். சாதாரணமாக, டிரைவர்களாக இருப்பவர்கள், மனைவியின் நகையை அடகு வைத்து, நிலத்தின் மீது கடன் வாங்கி ஹயர்

[திரு. ஆர். வி. சாமிநாதன்] [28th July 1962]

பர்சேஸ் சில்லுத்தில் லாரி வாங்கி அதை ஓட்டிப் பிழைக்கிறார்கள். சொற்பமாக, ஒரு லாரி, இரண்டு லாரி வைத்திருக்கும் ஒரு டிரைவரை இது பாதிக்கத்தான் செய்யும். கனம் மந்திரியவர்கள் குறைந்தபட்சம் சிறிய லாரி நிர்வாகிகளுக்காவது இந்த வரியிலிருந்து 'எக்ஸெம்பஷன்' கொடுக்க வழி இருக்கிறதா என்று பார்க்க வேண்டும். நண்பர் கலியாணசுந்தரம் இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறார். அதை ஏற்றுக் கொள்ளப் போகிறார்களோ, இல்லையோ என்று தெரியாது. செலக்ட் கமிட்டிக்குப் போனால் நன்றாக இருக்கும். இதை யெல்லாம் பரிசீலனை செய்ய முடியும். ஒரு லாரி, இரண்டு லாரி வைத்திருப்பவர்களுக்காவது இந்த வரியிலிருந்து 'எக்ஸெம்பஷன்' கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கும், லாரி சொந்தக்காரர்களுக்கும் எப்படியும் வரி ஏற்றுவது என்ற முடிவுக்கு வந்துவிட்டோம். நல்ல வேளையாக அரசாங்கம் சற்றுக் கருணையோடு 10 ரூபாயைக் குறைக்க முன் வந்ததற்காகப் பாராட்டுகிறேன். அந்த அளவுக்கு அவர்களுக்கு நன்றி செலுத்தக் கட்டமைப்பட்டிருக்கிறேன். இருந்தபோதிலும் அதை இன்னும் குறைத்தால் நல்லதாக இருக்கும் என்றுதான் என்னைப் போன்றவர்கள் சொல்ல முடியும். 210 கிலோ மீட்டருக்கு மேல் போகிற பஸ்களுக்கு கெல்லாம் 70 ரூபாய் வரி போட்டிருக்கிறார்கள். சாதாரணமாக அரசாங்க ஆர்டர் படி 200 கி.மீ. அளவுக்குத்தான் ஓடலாம் என்று அனுமதி தரப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, 200 கிலோமீட்டருக்கு மேல் ஓடக் கூடிய அளவுக்கு 'அடிஷனல் டிரிபிள்' கொடுக்க வேண்டும். அதற்கு முன்னால் என்ன சலுகையைக் கொடுத்தால் பயன்தரக் கூடிய சலுகையாக இருக்குமோ அதைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மாகாணத்தில் இருப்பவர்களுக்கு, 'பஸ்காரர்களிடத்திலே பணம் அதிகமாக இருக்கிறது' என்ற ஒரு தவறான அபிப்பிராயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய சிறு சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் கடனிலே பஸ்ஸை ஓட்டுகிறார்களே தவிர சொந்தமாகக் கார்கள் வைத்துக்கொண்டு ஓட்டவில்லை. முக்கால் பங்குக்கு மேல் ஹயர் பர்சேஸில் ஓடுகின்றன. ஆகவே, ஒரு சீட்டுக்கு 70 ரூபாய் வீதம் வரி வாங்கினால் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களால் தாங்கிக் கொள்ள முடியாது. இவர்களுடைய நிலைமையைப்பற்றிச் சற்று யோசித்துப் பார்ப்பது நல்லது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். 'ஐந்து பஸ் வரை வைத்திருப்பவர்கள் ஃபீர்ட் ஓனர்' என்று அரசாங்க ஆர்டரில் இருக்கிறது. ஆகவே, ஐந்து பஸ் வரை வைத்திருப்பவர்களுக்காவது ஏதாவது சலுகை செய்ய முடியுமா என்பது பற்றி அரசாங்கம் ஆலோசிக்க வேண்டும். இந்த பஸ்களுக்கு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. டயர்கள் கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. டயர்கள் கண்ட்ரோல் விலைக்குக் கிடைக்காத காரணத்தால் பஸ் ஓட வேண்டுமே என்று கள்ள மார்க்கட் விலை கொடுத்து வாங்க வேண்டிய நிலைமை

28th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

யில் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களைப் பொறுத்த வரையிலாவது மேலும் 10, 15 ரூபாய் சலுகை கொடுக்க முடியுமா என்பது பற்றி யோசித்து பார்க்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

லாரிகளைப் பொறுத்தவரை அவற்றுக்கும் அதிக வரி போட்டிருக்கிறார்கள். இரவு நேரங்களில் இவர்களைப் பிடிக்காமல் இருப்பதற்காக 'மாழல்கள்' கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. லாரி போக்குவரத்தில் மிகச் சங்கடமான சூழ்நிலைகள் எல்லாம் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. எக்ஸ் ஆர்மி வெஸிகிள் வைத்திருப்பவர்கள், எட்டு டன்னுக்குக் குறைவாக வைத்திருப்பவர்கள், சிறு சிறு லாரிச் சொந்தக்காரர்களுக்குக் கெல்லாம் இந்த வரியைத் தாங்கிக் கொள்ள முடியாது. இவர்களுக்கெல்லாம் வரி பளுவாய் இருக்கிறது. இவர்களுக்கு வரியிலிருந்து விலக்குக் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும். இப்போது ஓரளவுக்கு குறைத்திருப்பதற்காக நான் அரசாங்கத்தைப் பாராட்டுகிறேன். மேலும் அவர்களுக்குச் சலுகை தர முடியுமா என்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் யோசித்துப் பார்த்தால் நலமாக இருக்குமென்று கூறிக் கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : Mr. Speaker, Sir, I have given notice of an amendment to refer this Bill, Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962, to a Select Committee with a view to go thoroughly into the taxation proposals contained in it. Already hon. Members have pointed out the difficulties experienced by bus operators who are owning less than five buses and also lorry operators and said that these taxation proposals would be a considerable burden on them. I also feel that much hardship would be caused to them because the cost of maintaining buses, workshops and personnel is already heavy as compared to other bus operators who are having more than twenty or thirty buses. Therefore, I request the Government to seriously consider the position of bus owners who own less than five buses. It is really a genuine representation made by them that there is already a heavy tax burden on them. So, this aspect of the matter has to be considered thoroughly and that is why I request the Government to accept the motion to refer the Bill to a Select Committee to consider all these aspects.

Regarding trips that are being made and the proposal of the Government to increase the number of trips, I would like to point out that they would cause great hardship to drivers and conductors who are engaged in the transport industry. Instead more number of buses may be allowed to ply in the routes. Already the provisions regarding time-limit and the working hours are not being properly implemented in the rural areas and certain urban areas. Also, the facilities to be afforded to them are not being properly provided. So, to consider all these things, I request the Government to accept the Motion to refer the Bill to a Select Committee.

[28th July 1962]

* **திரு. எஸ். நஞ்சுண்ட ராவ் :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் வரித்திட்டப்படி பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ் கொடுத்து விடுகின்றார்கள். புதியபஸ்களை வாங்க முடியாது பழைய பஸ்களை ஓட்டினால் பொது மக்கள் குறை சொல்கிறார்கள், சொல்வார்கள். பழைய பஸ்களை ஓட்டும் நிலை நடைபெற்று வருடங்களுக்கு நீடித்திருக்கும் என்று சொன்னார்கள். இந்த வரி பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள், சிறிய ஆப்பரேட்டர்கள் எல்லோரையும் பாதிக்கும். ஆப்பரேட்டர்கள் வரி கொடுக்க மறுக்கவில்லை என்று அவர்கள் அபிப்பிராயத்தை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். லேபர் யூனியனில் இருக்கிற ஒரு அபிப்பிராயத்தைக் கூற விரும்புகிறேன். இப்பொழுது, அவர்களுக்கு, தொழிலாளர்களுக்கு ஓரளவு போனஸ் கிடைக்கிறது. வரி அதிகமாகும்போது கண்டிப்பாக பழைய சலுகைகள் கிடைக்காது. அவர்கள் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கும். வரியை ஏதாவது குறைக்க முடியுமா என்று பாரக்க வேண்டும் என்ற அபிப்பிராயம் லேபர் யூனியனுக்கும் இருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்க இம்போர்ட் டிபிக்கல்ஸ் இருப்பதால் எல்லோரும் கஷ்டப்படவேண்டியிருக்கிறது, என்றும் கூறி எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. டி. எஸ். சசிவர்ணத் தேவர் : இந்த மசோதா மிக முக்கியமாக இருப்பதாலும் இதில் ஆட்சேபங்களும், பல யோசனைகளும் கூறப்பட்டிருப்பதால் இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

* **கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் டாக்ஸேஷன் மசோதா வந்திருக்கிறது. அடுத்தபடியாக மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் (டாக்ஸேஷன் ஆப் பாஸ்ட்ரோல்ஸ் அண்ட் குட்ஸ்) மசோதாவை பிரேரே பிப்பேன். இரண்டிற்கும் திருத்தங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். இவற்றை நேற்றே விளக்கிக் கூறினேன். சென்ற மாதம் 30-ம் தேதி அன்று வரவு சிலவு திட்டம் சமர்ப்பிக்கிறபோது, துண்டு விழுவதை சரிப்படுத்த இன்னின்ன வரிகள் போடுவதாக இருக்கிறோம் என்று அன்றே அறிவிக்கப்பட்டது. அன்றே, பஸ்களைப் பொறுத்த மட்டிலும், லாரிகளைப் பொறுத்தமட்டிலும், எப்படி வரிகள் அதிகரிக்கப்படும் என்று விளக்கப்பட்டது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் கூறியதுபோல் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள், தங்கள் கருத்துக்களை பத்திரிக்கைகள் மூலமாகவும், தங்கள் சங்கங்களின் தீர்மானங்கள் மூலமாகவும் நோக்கவும் வந்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். 1953-ல் வரி அதிகப்படுத்தப்பட்டது. 1954-ல் இருந்து 9 ஆண்டுகளாக அதிகப்படுத்தவில்லை. இந்த ஒன்பது ஆண்டுகளில் போக்குவரத்தும் அதிகப்பட்டிருக்கிறது. ரோடுகளும் நன்கு அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கின்றன. வரியை அதிகப்படுத்தலாமா என்று பரிசீலனை செய்தபோது, சிறிய அளவில் தொழில் நடத்துகிறவர்களும் இருக்கிறார்கள், பெரிய அளவில் தொழில் நடத்துகிறவர்களும் இருக்கிறார்களே என்று பார்த்து இவர்களால் தாங்க முடியுமா, கொடுக்கமுடியுமா என்று நன்கு பரிசீலிக்கப்பட்டு, இவர்களுக்கு கிடைக்கக் கூடிய லாபத்

28th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

தில் ஒரு பகுதிதான் வரியாக போடுவது என்ற நோக்கத்தோடு இந்த அதிகப்படியான வரி விகிதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. இதிலே பிடிவாதம் ஒன்றுமில்லை. நமக்கு பணம் வேண்டுமென்றாலும், இவ்விதங்களில் ஏதாவது மாற்றம் செய்தால் நமக்கு வேண்டியது கிடைக்காமல் போய் விடுமே என்று, பிடிவாதம் பிடித்துக் கொண்டு ஒன்றுமே குறைக்கக்கூடாது என்ற நோக்கம் இல்லை என்பதை அங்கத்தினர்கள் கவனித்திருப்பார்கள். இவ் விகிதங்களை ஓர் அளவு குறைக்க அமென்ட்மென்ட் கொடுத்திருக்கிறேன், இந்த இரண்டு சட்டங்களும் திருத்தம் கொண்டு வந்த போது ஓரளவு அதிக வருமானம் எதிர்பார்க்கப்பட்டது. இந்த திருத்தங்களினால் அவ்வருமானத்திலிருந்து ரூ. 85 லட்சம் குறைகிறது. மோட்டார் தொழிலாளர் பற்றி சட்டம் இருக்கிறது. இதற்கு விதிகள் ஆக்கப்பட்டு வருகிறது என்று சொன்னேன். வரியை அதிகப்படுத்துவதற்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் சம்பந்தமேயில்லை. அந்தச் சட்டப்படி மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய பாதுகாப்பு, சலுகைகள் வசதிகள் எல்லாம் அளிக்கத்தான் வேண்டும். அதற்கு அரசாங்கம் கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளும். எந்த வரியை எடுத்தாலும் “காமன்மேன்” பெயரை வைத்து, தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள், ஆகவே வரி போடாதீர்கள் என்று சொல்வது விசித்திரமாக இருக்கிறது. தொழிலாளர்கள் எந்த விதத்திலும் பாதிக்கப்பட அரசாங்கம் இடம் கொடுக்காது. வரி அதிகமாகயிருந்தாலும் சரி, குறைவாக இருந்தாலும் சரி அவர்களுக்கு சம்பளம் கொடுத்துத்தான் ஆக வேண்டும். போனஸில் வேண்டுமானால் மாறுதல் இருக்கலாம். ஆகவே தொழிலாளர் பிரச்சனையை இந்த வரி மசோதாவில் கொண்டு வரவேண்டிய அவசியம் இல்லை. மற்ற மாநிலங்களில் எப்படி போடுகிறார்கள் என்று பார்த்தால், மைசூர், ஆந்திராவில் உள்ள விவரம் இருக்கிறது. கேரளவைப்பற்றிய விவரம் இல்லை. பஸ்களைப் பொறுத்தமட்டில் அங்கு “பாசஞ்சர்” ஃபேர் போட்டிருப்பது 5 நயாபைசா. நம் சட்டத்தில் பழைய பைசா 7½, அதாவது நாலு நயை பைசாவாகும். இதை மாற்றப் போவதில்லை. தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் கூட என்னிடம் சொன்னார்கள், ஃபேர் ஸ்டேஜை மாற்றுவது கூட இப்பொழுது இல்லை என்று. உங்களுக்கு டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இதனால் தல்ல லாபம் இருக்குமே என்றார்கள் சிலர். டிரான்ஸ்போர்ட்டில் கூட ஃபேர் ஸ்டேஜை மாற்றுவதை இப்பொழுது எடுத்துக்கொள்வதாக இல்லை. ஆந்திரா, மைசூரில் 5 நயாபைசா என்று போட்டிருக்கிறார்கள், நாம் 4 நயாபைசா என்று போட்டிருக்கிறோம். ஆந்திராவில் ‘பெர் ஸ்டீட் பெர் க்வார்ட்டர்’ ரூ. 67½ என்றிருக்கிறது. நாம் 60, 65, 70 என்று போட்டிருக்கிறோம். ‘கம்பவுண்ட்’ செய்யலாம் என்றும் போட்டிருக்கிறோம். இரண்டு, மூன்று ‘ஆல்ட்டர்னேட்டிவ்ஸ்’ கொடுத்திருக்கிறோம். புதிதாக வந்த ஆப்ரேட்டர்களுக்கு சலுகை காண்பிக்கவேண்டும் என்று சொல்வது மட்டும் நியாயமாக இருக்க முடியாது. புதிதாக ஆப்ரேட்டர்களாக வந்திருக்கிறார்கள் என்றால் அவர்களுக்கென்று ஒரு ஆல்ட்டர்னேட்டிவ் முறை இருக்கிறது. ஃபேர் கணக்கை காட்டி அதில் 100-க்கு பத்து கொடுத்துவிட்டால் போதும், லாங் டிஸ்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [28th July 1962]

டன்ஸ்-ஆக இருந்தாலும் சரி, ஷார்ட் டிஸ்டன்ஸ்-ஆக இருந்தாலும் சரி, கூட்டுறவு முறையில் இருந்தாலும் சரி, தனிப்பட்ட முறையில் இருந்தாலும் சரி, இப்போது விதிக்கப்பட்டிருக்கின்ற வரி கூடுதல் என்று தோன்றுமானால், வருகின்ற ஃபேர் கணக்கைக் காட்டி அதில் 100-க்கு பத்து கொடுத்துவிட்டால் போதுமானது. உண்மையிலேயே குறைவாகத்தான் வருமானம் வருகிறது என்றால் நிச்சயமாக 60 ரூபாய்க்கு குறைவாகத்தான் இந்த வரி வரும். ஆகவே தான் இப்போது ரூ. 60, 65, 70 என்ற அளவில் போட்டிருக்கிறோம். புதிதாக வருகின்ற ஆப்ரேட்டர்களுக்கு நான் முன்னால் சொன்ன ஆல்டர்னேட்டிவ் முறையை கையாள்வதற்கும் சட்டத்திலேயே இடம் இருக்கிறது.

இப்போது கொண்டு வந்திருக்கின்ற சட்டத்தில் மோட்டார் பஸ்களை பொறுத்த வரையில் இதில் போடப்பட்டிருக்கிற வரி மிகவும் கூடுதலாக இருக்கிறது என்று சொல்ல முடியாது . . .

The existing rates of taxation on buses are Rs. 23 on Town service routes and Rs. 30 on mufassal routes. In the Bill as published, it has been proposed to increase the tax as under :

Average daily mileage done by bus.	Taxation per seat per quarter on Town service.	Taxation per seat per quarter on mufassal route.
(1)	(2)	(3)
	RS.	RS.
Up to 210 K.M.	28	35
More than 210 and upto 270 K.M.	33	40
More than 270 K.M.	38	45

We do not propose to change these rates as already announced. Town service buses will continue to pay Rs. 7- per seat per quarter less than mufassal buses as at present.

டென்ஸ் சர்வீஸில் 216 கிலோமீட்டர்களுக்கு கூடாத சர்வீஸ் களுக்கு இதுவரை 28 ரூபாயாக இருந்தது, இப்போது 35 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 210 முதல் 270 கிலோமீட்டர் வரை இருப்பதில் டென்ஸ் சர்வீஸ் ஒரு க்வாட்டருக்கு 33 ரூபாய் என்றிருப்பது 40 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 270 கிலோமீட்டருக்கு மேல் இருப்பதில் 38 ஆக இருந்தது இப்போது 45 ரூபாய் என்று உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ஏழு ரூபாய் அதிகமாக போடப்பட்டிருக்கிறது. நான் சொன்னவை எல்லாம் ஒரு க்வார்ட்டருக்குத்தான், லிட்டிக்கு தனியாக சலுகை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. லிட்டியில் ஓடும் பஸ்களில் ஸ்டான்டிங் பாஸன் ஜர்களுக்கு சலுகை காட்டப்பட்டிருக்கிறது. லாரி ஓட்டுகிறவர்களைப் பொறுத்த வரையில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப் பற்றி இங்கே சொல்லப்பட்டது. அவற்றை எல்லாம் ஆர சாங்கம் உணர்ந்திருக்கிறது. குறிப்பாக இந்தச் சட்டத்தினால் பஸ்களுக்கு எந்தவிதமான கஷ்டமும் கிடையாது. லாரிகளுக்கு 6 நயாபைசா என்று மசோதாவில் இருந்ததை 5 நயாபைசா என்று குறைப்பதற்கு அமென்ட்மென்ட் தனியாக கொடுத்திருக்கிறேன். லாரிகளுக்கு வரி விதிக்கின்ற விஷயத்தில் அதனுடைய

28th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

பாரத்திற்கு தகுந்தவாறு விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. குறைந்த பாரம் உள்ள வாரிகளுக்கு வரி குறைவு, இதிலும் சலுகை காட்டப் பட்டிருக்கிறது. இதற்கும் கம்பவுண்டிங் செய்ய வசதி அளிக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆகவே இதிலும் எந்தவிதமான கஷ்டமும் இருக்கக்கூடாது என்று எண்ணத்தில் தான் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். டிரைவர்களுக்கு 75 சத விதிகம் என்று போட்டிருக்கிறோம். விவசாயத்திற்கு உபயோகப்படுத்துகின்றவை களுக்கு வரி இல்லை என்று சொல்லி யிருக்கிறோம். இந்த வரி விதிப்பினால் தொழிலும் பாதிக்கக்கூடாத அளவுக்கு, சிறிய தொழில் அதிபர்கள் பாதிக்கக்கூடாத அளவுக்குத் தான் வரிகளை நிர்ணயித்திருக்கிறோம். இதைப்பற்றி விரிவாக செலக்ட் கமிட்டி யில் பரிசீலனை செய்யவேண்டிய அவசியம் ஒன்றும் இல்லை என்று நினைக்கிறேன். வேறு விதத்தில் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்றால் இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடலாம். நான் முன்னால் சொன்னவைகளைத் தவிர இந்த மசோதாவில் ஒன்றும் இல்லை, ஆராய்வதற்குத் தகுந்த விஷயங்கள் ஒன்றும் இந்த மசோதாவில் இல்லை. கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டும் என்று திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இப்போது இந்தச் சட்டம் ஜூலை 1-ம் தேதி முதல் அமுலுக்கு வருகிறது. ஜூலை முதல் என்று சொல்லும் போது ஜூலை, ஆகஸ்ட், செப்டம்பர் இந்த மாதங்களில் இப்போ துள்ள க்வார்ட்டருக்குள்ள ரூபாய் கொடுக்கவேண்டும். இந்த ஜூலை மாதத்திலேயே கொடுக்க வேண்டியிருக்குமே என்றும் கருத்து தெரிவிக்கப்பட்டது. இந்த க்வார்ட்டருக்குள் அதாவது செப்டெம்பர் மாதத்திற்குள் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த மசோதாவிலேயே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்பிவிட்டால் அக்டோபர் மாதத்தில் ஆரம்பிக்கும் க்வார்ட்டருக்குத்தான் வரி வாங்க முடியும். அதன் மூலம் கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் எந்த நோக்கத்தோடு இந்தத் திருத்தத்தை கொண்டு வந்தார்களோ அதுவும் நிறைவேறிவிடும் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அரசாங்கத்திற்கு வருவாய் குறையும். ஏற்கனவே சலுகை கொடுத்ததின் காரணமாக 85 லட்சம் ரூபாய் நாம் எதிர்பார்த்த வருமானத் திலிருந்து குறைகிறது. ஆகவேதான் இந்த க்வார்ட்டரிலிருந்து அவசியம் இந்த வரி கொடுத்தாக வேண்டும் என்று அரசாங்கம் எண்ணுகிறது. செலக்ட் கமிட்டிக்கு போய் பரிசீலனை செய்ய வேண்டிய மசோதாவாக இது இல்லை என்பதையும் எல்லோரும் அறிவோம். செலக்ட் கமிட்டிக்கு போவதால் அடுத்த க்வார்ட்டரில் தான் வரி வருவல் செய்ய முடியும். அதுவரை சலுகை கிடைக்க லாம் என்று நோக்கத்தோடுதான் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் திருத்தத்தை கொண்டு வந்திருக்கவேண்டும். இதை கெட்ட எண்ணத்தோடு கொண்டு வந்தார்கள் என்று நான் சொல்ல வரவில்லை. நம்முடைய வருமானம் குறைந்தால் நமக்குத்தான் நஷ்டம். நாம் போட்டிருக்கின்ற திட்டங்களை காலாகாலத்தில் நிறைவேற்ற முடியாது. நாம் போடுகின்ற திட்டங்களை, நிறைவேற்றுவதற்கு பொருள் தேவையாக இருக்கிறது, அதில் ஏற்படுகின்ற பற்றாக்குறை சமாளிப்பதற்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [28th July 1962]

காகத்தான் வதிகளை போடுகிறோமே தவிர லாரிக்காரர்கள், பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் அதிகமாக சம்பாதிக்கிறார்கள், என்ற எண்ணத்துடன் யார் மீதும் வரியை சுமத்தவேண்டும் என்ற நோக்கம் அரசாங்கத்திற்கு கிடையாது. காலாகாலத்தில் நாம் போட்டிருக்கும் திட்டங்களை எல்லாம் நிறைவேற்ற வேண்டும், அதற்கான பொருள் வேண்டும், அதற்கு தகுந்த படி நமது வரவு-செலவு திட்டத்தை தயாரித்து செலவு செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன்தான் உடனடியாகவே இதை அமலுக்கு கொண்டுவரவேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். ஆகவே, செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்பவேண்டும் என்ற திருத்தத்தை நான் ஒப்புக்கொள்ள முடியாத நிலையில் இருக்கிறேன். ஏதோ நான் ஒப்புக்கொள்ளமாட்டேன், கட்சிப் பலத்தை வைத்துக்கொண்டு பிடிவாதம் செய்கிறேன் என்று சொன்னால் அதுவும் நியாயமாக இருக்காது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். செலக்ட் கமிட்டிக்கு விட்டால் வீணாக ஒரு க்வார்ட்டர் வருமானம் போய் விடும், இதில் விரிவாக பரிசீலனை செய்வதற்குரிய விஷயங்கள் ஒன்றுமில்லை என்று கருதுகிறேன். ஆகவே இதை செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்பவேண்டும் என்ற யோசனையை ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை, அதற்கான திருத்தத்தையும் ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை என்பதை தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மசோதாவை பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள், அவர்களுக்குரிய முறையில் நான் ஏதோ லாரிக்காரர்களுக்கும் பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கும் சலுகை காட்டவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் திருத்தங்களை கொடுத்திருப்பதாக தெரிவித்தார்கள். சலுகைகாட்டவேண்டும் என்றால் அதற்கான அதிகாரம் என்னிடம் கிடையாது, நியாயத்தைத்தான் நான் இங்கு எடுத்துச்சொல்ல முடியும். செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்பலாம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் ஒப்புக்கொண்டார்கள், இப்போது அவ்விதம் அனுப்ப முடியாது என்று சொல்லுகிறார்கள் . . .

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் யோசிக்கிறேன் என்று தான் சொன்னேன், அதிலிருந்து நான் எவ்வளவு 'ஓப்பன் மைன்ட்'-டாக இதைச் சொன்னேன் என்பதை கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் உணர்ந்து கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : மனசு எப்படியிருக்கிறது, திறந்திருக்கிறதா அடைத்திருக்கிறதா என்பதை யாராலும் கண்டு கொள்ள முடியாது. சொல்லக்கூடிய வார்த்தைகளால்தான் கண்டு கொள்ள முடியும். நான் முதலில் கேட்டபோது ஆலோசிக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். அதிலிருந்து செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப ஒத்துக்கொள்ளமாட்டேன் என்று சொல்வதாக நான் எதிர்பார்க்க முடியாது. வேண்டாம் என்று எப்படி நேரிடையாக சொல்வது என்று கருதி, மரியாதையாகவும் 'ஆலோசிக்கலாம்' என்று சொல்லியிருக்கக்கூடும். முக்கியமாக சாதாரண சிறிய லாரி ஆப்பரேட்டர்களுக்கு 600, 650 ரூபாய் என்று உயர்ந்திருக்கிறது.

28th July 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடுவதாக ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று கருதி நான் பல திருத்தங்களை கொடுத்திருக்கிறேன். செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்புவதாக ஒப்புக்கொண்டால் இந்தத் திருத்தங்களை எல்லாம் நான் வாபஸ் பெற்றுக் கொள்ளலாம். இப்போது செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப அமைச்சர் அவர்கள் ஒப்புக் கொள்ளாததால் நான் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தை வற்புறுத்துகிறேன்.

MR. SPEAKER : Is the hon. Member Sri M. Kalyanasundaram making a speech?

SRI M. KALYANASUNDARAM : I have only clarified my position.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be referred to a Select Committee consisting of . . . Members of the Assembly.’

The amendment was put and lost.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I am not in a position to press for a Division.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962) be taken into consideration.’

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2 was put and carried.

Clause 3.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That Clause 3 do stand part of the Bill.’

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : அமைச்சர் அவர்கள் இப்படி உறுதியாகச் சொன்ன பிறகு இங்கே மூன்று பேர்கள் உட்கார்ந்து கொண்டு வலியுறுத்திப் பேசுவதில் அர்த்தமில்லை. ஷெட்யூலுக்குக் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தைத் தவிர மற்ற திருத்தங்களை நான் பிரேரேபிக்கவில்லை. ஷெட்யூலுக்குக் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தைத் தவிர மற்ற திருத்தங்களை நான் பிரேரேபிக்கவில்லை. ஷெட்யூலுக்குக் கொடுத்திருக்கும் திருத்தத்தை மட்டும்தான் பிரேரேபிக்கப்போகிறேன்.

Clause 3 was put and carried.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : 5-வது க்ளாஸ் வரை ஒட்டிற் கு போட்டுவிடுங்கள். 6-வது க்ளாஸுக்கு ஒரு டெக்னிக்கல் அமெண்ட்மெண்ட் கொடுத்திருக்கிறேன். அதை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ளுமா என்று பார்க்கலாம்.

Clauses 4 and 5 were put and carried.

[28th July 1962]

Clause 6.

MR. SPEAKER: The question is—

'That Clause 6 do stand part of the bill'.

SRI M. KALYANASUNDARAM: Sir I move—

"In clause 6, in the proposed clause (4) of section 16, of the principal Act substitute 'Assembly' for the words 'both the Houses' wherever they appear."

The amendment was duly seconded.

MR. SPEAKER: Amendment moved—

"In clause 6, in the proposed clause (4) of section 16, of the principal Act substitute 'Assembly' for the words 'both the Houses' wherever they appear."

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: ஸார், இந்தப் பிரிவில் எல்லாச் சட்டங்களிலும் இருப்பது போன்று இரண்டு சபைகளுக்கும் அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது, அதாவது விதிகளைத் திருத்த அல்லது மாற்று யோசனை சொல்ல. இந்தப் பிரச்சனையிலே இரண்டு சபைக்கும் அதிகாரம் கொடுத்து, இந்தச் சபையில் ஒரு திருத்தம் நிறைவேற்றினால், அதன் பிறகு மேல் சபையில் அதைக் கொண்டு வரவேண்டும். நேற்றுக் கட கார்ப்பொரேஷனில் ஹரிஜன மெம்பர்கள் கோ-ஆப்ஷன் பற்றி சபையிலே ஒரு திருத்தம் நிறைவேற்றியிருக்கிறது. அந்தத் திருத்தத்தை மேல் சபையில் யார் பிரேரிப்பது? இந்தச் சபையிலே நிறைவேறிய பிறகு மேல் சபையிலே அதைப் பிரேரிக்கும் பொறுப்பு சர்க்கார் கட்சிக்கே உண்டு என்று நினைக்கிறேன். நமது சபை முதல்வரே அங்கு பிரேரிப்பார் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அந்தச் சபையிலே நிராகரித்தாலும் எடுத்துச் சொல்ல ஒரு ஆள் கிடையாது. ஆகையால் இந்த ஒரு சபைக்கு இந்த அதிகாரம் இருந்தால் போதும். முன்பு விதிகளை சட்ட சபையில் வைக்கவேண்டும் என்றுதான் இருந்தது. அந்த சபையிலும் அவை வைக்கப்படவேண்டும் என்ற உரிமை இருக்கட்டும். ஆனால் விதிகளை மாற்றுகிற உரிமை கவுன்சிலுக்கு வேண்டாம். அந்த உரிமை இந்தச் சபைக்கு மட்டும் இருந்தால் போதும். இந்த மசோதா மட்டுமல்ல, எல்லா மசோதாவினும் அம்மாதிரி செய்யவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இதற்கு முன் இங்கு கொண்டுவரப்பட்ட மசோதாக்களிலும்கூட நிதி சம்பந்தப்பட்ட மசோதாக்களில்கூட—இந்த பிரிவு இருக்கிறது. இந்த சட்டசபையில் மாத்திரம் வைப்பது, சட்டமன்றத்தில் வைப்பதில்லை என்று வித்தியாசம் காட்டப்படுவதில்லை. உதாரணமாக எடுத்துக்கொண்டால், ஸேல்ஸ்-டாக்ஸ் பற்றிய சட்டங்களில் அம்மாதிரி அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நிதி சம்பந்தப்பட்ட சட்டம் என்றாலும் அந்தச் சட்டமும் அந்த மன்றத்திற்கும் சென்று அந்த மன்றமும் அங்கீகரிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களும் மாறுதல் சொல்லலாம். அவர்கள் மாறுதல்

28th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

செய்தால் அது இங்கு வருகிறது. இந்த சபை இறுதி முடிவு சொல்லவேண்டுமென்று சொன்னாலும் அந்த மன்றத்திற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அந்த மாதிரித்தான் இரண்டு சபைகளிலும் வைக்க வேண்டுமென்று போட்டிருக்கிறதே தவிர வேறு இல்லை. ஆகையால் இதை மாற்ற வேண்டாம் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : There is no time limit for placing it as other notifications.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : அது சட்டத்திலே இருக்கவேண்டுமென்பது அவசியமல்ல. நிர்வாக அதிகாரத்தை வைத்துக் கொண்டு ஒரு உத்திரவு போட்டு இரண்டு மாதம் அல்லது ஒரு ஒரு மாதத்தில் வைக்கவேண்டும் என்றும் சொல்லலாம். அதைச் சட்டத்தில் போட்டு சங்கடத்தை உண்டாக்கிக் கொள்ள வேண்டாமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

“ In clause 6, in the proposed clause (4) of section 16, of the principal Act, substitute ‘ Assembly ’ for the words ‘ both the Houses ’ wherever they appear.”

The amendment was put and lost.

Clause 6 was put and carried.

Clause 7.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That clause 7 do stand part of the Bill.”

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir I move—

In clause 7—

(a) in the proposed Schedule II, in the entry relating to “ 3 Goods Vehicles ”—

(i) for sub-clauses (i) to (m), substitute the following, namely :—

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.			
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.		For other vehicles.	
	(2)		(3)	
(1)	RS.	NP.	RS.	NP.
“(i) Vehicles exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden.	600	00	900	00
“(j) Vehicles exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden.	650	00	975	00
“(k) Vehicles exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.	700	00	1,050	00
“(l) Vehicles exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.	800	00	1,200	00

(ii) sub-clause (n) shall be re-lettered as sub-clause (m);

and

[Sri M. Bhaktavatsalam] [28th July 1962]

(iii) in sub-clause (m) as so re-lettered, for items (viii) to (xii), substitute the following namely :—

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.			
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.		For other vehicles.	
	(1)	(2)	(3)	
		RS. NP.	RS. NP.	
(viii) For each trailer exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden.		450 00	675 00	
(ix) For each trailer exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden.		487 50	731 25	
(x) For each trailer exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.		525 00	787 50	
(xi) For each trailer exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.		600 00	900 00	

Mr. Speaker, Sir, I will move the other amendment also—

‘ In clause 7, in the proposed Schedule III, in the entry relating to “ 3 Goods Vehicles.”—

(i) sub-clause (l) shall be omitted.

(ii) sub-clause (m) shall be re-lettered as sub-clause (l);
and

(iii) in sub-clause (l) as so re-lettered, item (xii) shall be omitted.’

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : என்னுடைய திருத்தங்களைப் பிரேரேபித்துவிடுகிறேன். இந்த மசோதாவில் இருக்கக்கூடிய ஐடெம்கள், எஃப், ஜி, எச், ஐ, ஜே, கே, எல், எம், ஆகியவைகளுக்கு எதிரில் உள்ள தொகைகளை என்னுடைய நோட்டீஸில் இருக்கக்கூடிய அளவுக்கு குறைக்க வேண்டுமென்று நான் திருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். அதை இப்போது பிரேரேபிக்கிறேன்.

In clause 7, in the proposed Schedule II, in the entry relating to “ 3 Goods Vehicles ”—

- (1) (i) in item (f) for “ Rs. 270 ”, substitute “ Rs. 260 ”.
- (ii) in item (g), for “ Rs. 400 ”, substitute “ Rs. 350 ”.
- (iii) in item (h), for “ Rs. 500 ” substitute “ Rs. 400 ”.
- (2) (i) in item (i), for “ Rs. 615 ” substitute “ Rs. 450 ”.
- (ii) in item (j), for “ Rs. 660 ”, substitute “ Rs. 500 ”.
- (iii) in item (k), for “ Rs. 750 ”, substitute “ Rs. 500 ”.
- (iv) in item (l), for “ Rs. 900 ”, substitute “ Rs. 650 ”.
- (v) in item (m), for “ Rs. 60.00 ”, substitute “ Rs. 50 ”.

The amendments were duly seconded.

28th July 1962]

MR. SPEAKER : The clause and the amendments are before the House for discussion.

SRI R. V. SWAMINATHAN : Sir, I want to say a few words on the amendment. The Hon. Minister has come forward to reduce the rate of taxation to a certain extent. Though the reduction is very small, it will be a relief to the small operators. The Hon. Minister has also removed the original provision in sub-clause (m) according to which an additional tax of Rs. 60 for every 1,000 kgs exceeding 12,000 kgs. laden weight is to be levied. This additional tax will be levied for the vehicles that exceed 12,000 kgs.

Sir, in our country there are two types of vehicles one is 5 tonners and the other is $7\frac{1}{2}$ tonners. These are all heavy vehicles. The maximum laden weight of 5-ton vehicles is up to only 10,500 kgs. and the laden weight of $7\frac{1}{2}$ ton vehicles exceeds 12,000 kgs. Normally, these vehicles cause damage to the roads. Regarding $7\frac{1}{2}$ ton vehicles laden weight, which according to the manufacturer, is 26,885 pounds when converted into kilograms will come to 12,220. Therefore it is reasonable to impose an additional tax on these heavy vehicles.

This sub-clause (m) can be there. Even vehicles exceeding 12,000 kgs. can also be charged. Here I am only giving a suggestion for taxation and not pleading for any relief. I am trying to give a suggestion so that some more money can come to the ex-chequer. I hope the Hon. Minister will consider what I had stated and allow the sub-clause (m) to be in the Bill.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஸார், லாரிகளுக்கு விதிக்கப்பட்டு இருக்கக்கூடிய கட்டண விகிதம் மிக மிக அதிகம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஒரு உதாரணம் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சப்-கிளாஸ் 'எம்' சம்பந்தப்பட்ட வரையில் அதிகமாகத்தான் போட்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லப்படுகின்றது. 12 ஆயிரம் கிலோகிராமுக்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு ஆயிரம் கிலோ கிராமுக்கு 60 ரூபாய் என்று போடப்பட்டு இருக்கின்றது. அதை எடுக்க வேண்டியது அவசியம். இது பெரிய பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கு சவுகரியமாக இருக்கும். ஆனால் சர்க்கார் தரப்பிலே "இது ரொம்பவும் நியாயமானது. ஆகவேதான் நாங்கள் போட்டு இருக்கிறோம்" என்று சொல்லப்படுகின்றது. இப்போது 12 ஆயிரம் கிலோ கிராமுக்கு மேற்பட்டதற்குத்தான் இப்படி ஒவ்வொரு 1000 கிலோகிராமுக்கும் 60 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டுமென்று யோசனை சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. சாதாரணமாக, அதிகமான பளு ஏற்றிக்கொண்டு போகிறதற்கு ஜாஸ்தி வரி போடவேண்டும். இன்கம் டாக்ஸை எடுத்துக் கொண்டாலும், ஜாஸ்தி வருமானம் வருகின்றவர்களுக்கு ஜாஸ்தி வரியும், குறைவான வருமானம் வருகின்றவர்களுக்கு குறைந்த வரியும் போடப்படுகின்றது. ஆகவே, அதிகமான பளு ஏற்றிக் கொண்டு செல்கின்றவர்களுக்கு 60 ரூபாய்க்கு மேல்தான் போட்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [28th July 1962]

டிருக்க வேண்டும். ஆகவே, இது அவர்களுக்கு சலுகை காட்டுகிறார்கள் என்றுதான் அர்த்தம். இது நியாயமாக இல்லை. 1,000 கிலோ கிராமுக்கு அதிகபட்ச அடிப்படையிலே தான் போட்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்லப்படுகின்றது. ஆனால் அதற்கு முன்னாலே உள்ள சப்-கிளாஸ்களை எல்லாம் பார்க்க வேண்டும். அதாவது, சப்-கிளாஸ்கள் 'ஐ', 'ஜே', 'கே', 'எல்' ஆகியவற்றைப் பார்க்கவேண்டும். அதிலே 9,000 கிலோ கிராமுக்கு 600 ரூபாய் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். இது ரொம்பவும் அதிகமாக இருக்கின்றது. இதைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் நான் என்னுடைய யோசனைகளைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த யோசனைகளிலே நான் ஏற்கனவே இருந்துவந்த விகிதத்தைவிட சற்று உயர்த்தியே இருக்கிறேன். நீங்கள் போட்டிருக்கக் கூடியதிலே 9,000 கிலோ கிராமுக்கு 600 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டுமென்று போட்டிருக்கிறீர்கள். ஆனால் நான் கொடுத்த யோசனையிலே 450 ரூபாய் என்று தெரிவித்திருக்கிறேன். அதே போல் 9,500 கிலோ கிராமுக்கு 650 ரூபாய் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். நான் கொடுத்திருக்கும் யோசனையிலே 500 ரூபாய் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். இந்த இரண்டும், சிறிய ஆப்பரேட்டர்கள் சம்பந்தப்பட்டவை. ஆனால் இப்போது நாம் கவனிக்கவேண்டியது, பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் சம்பந்தப்பட்டது. 12,000 கிலோகிராமுக்கு மேல் எடுத்துச் செல்லக்கூடிய வசதியுள்ள வண்டிகள் யாரிடத்திலே இருக்கின்றன? இதைப்போன்ற வண்டிகளே பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் பெரிய காண்டிராக்டர்கள் தான் வைத்துக் கொண்டிருப்பார்கள். ஆகவே, நாம் அவர்களுக்கு சலுகை கொடுக்கிறோம் என்றுதான் அர்த்தம். சிறிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு விகிதம் அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதனாலே, சப்-கிளாஸ் 'எம்'-ஐ அப்படியே வைத்துக் கொள்ளலாமா அல்லது இன்னும் அதிகப்படுத்தலாமா என்பது கவனிக்கப்படவேண்டிய விஷயம். சிறிய ஆப்பரேட்டர்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் இப்போது போடப்பட்டிருக்கின்ற விகிதம் அதிகம்தான். ஆனால் இதிலே குறைந்திருப்பதாகச் சொல்வது மிகவும் அல்பமானது; அதனாலே எவ்விதப் பிரயோஜனமும் இல்லை. இப்போது இப்படி 10, 15 ரூபாய் குறைத்து இருப்பதால், யாரும் அதை ஒரு சலுகையாக நினைக்கவில்லை. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் போட்டிருக்கின்ற விகிதாசாரப்படி பார்த்தால்கூட 540 ரூபாய்க்கு கொடுக்க வேண்டி வரும். ஆகவே, இதை இன்னும் குறைக்க வேண்டும், அப்படி குறைக்க வேண்டியது அவசியம் என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் முன்பு குறிப்பிட்டதுபோல், லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் மற்றொரு சட்டத்திலும், இந்தச் சட்டத்திலும் சலுகைகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. மற்றொன்றிலே, 3 ந. பை.-ஆக இருப்பதை 6 ந. பை. ஆக்க வேண்டுமென்பதற்குப் பதிலாக, அதை நாம் 5 ந. பை.-யாக குறைத்திருக்கிறோம். ஆகையால், நான் முன்பு கூறியது போல் சிறிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்தாலும் அல்லது பெரிய ஆப்பரேட்டர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் எல்லாம் எவ்வளவு தாங்க முடியும் என்று பரிசீலனை செய்து அந்த அளவு

28th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

க்குத்தான் வரிபோட்டிருக்கிறோம். இந்த இரண்டு சட்டங்களிலும் சலுகைகள் லாரிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால், பஸ்களுக்கு அப்படியில்லை. இந்தச் சட்டத்திலே சொல்லப்பட்டு இருப்பதையும், 6 ந. பை-யை, 5 ந. பை-யாக குறைத்திருப்பதையும் சேர்த்துப் பார்த்தால் லாரிகளுக்கு இது போதிய சலுகை அளிப்பதாகத் தான் ஆகும்.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் 12 டன்னுக்கு மேலே இருக்கக்கூடிய லாரிகளுக்கு ஏன் அதிகப்படியாக வரி போடவில்லை என்று சொன்னார்கள். இப்போது நாம் போட்டுள்ளதிலே அதிகபட்சமாக 800 ரூபாய் என்றும், அதற்கு மேலே வேண்டாம் என்றும் விதித்திருக்கிறோம். இதிலே யாருக்கு சலுகை கொடுக்க வேண்டுமென்பதல்ல. இனிமேல் 12,000 கிலோகிராமுக்கு மேலுள்ள லாரிகளையே நாம் அனுமதிக்கக் கூடாது என்று அரசாங்கம் முடிவு செய்திருக்கின்றது. இப்படி அனுமதிப்பதால் நம்முடைய ரோடுகள் தான் கெட்டுப் போகின்றன. ஆகவே, அரசாங்கம் இந்த முடிவுக்கு வந்திருப்பதாலும், இப்போது இப்படிப்பட்ட வண்டிகள் மிகவும் குறைவாக இருக்கின்றன என்கின்ற காரணத்தினாலும்தான் இந்த விகிதம் போடப்பட்டிருக்கின்றது. இப்போதே நாம் அதிகமான வரி எல்லாவற்றுக்கும் போட்டுவிட்டால், பின்னாலே அப்படிப்பட்ட லாரிகளையும் நாம் அனுமதிக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படும். அப்படி அனுமதிக்க வேண்டாமென்பதற்காகத் தான் இந்த விகிதங்கள் வரை போட்டப்பட்டு, 800 ரூபாய் என்பதுதான் அதிகபட்சமான வரி என்று நிர்ணயித்து இருக்கிறோம். ஆகவே, நான் கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுடைய திருத்தங்களையும் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாமலிருக்க வருத்தத்தை தெரிவித்துக்கொண்டு நான் பிரேரேபித்துள்ள திருத்தத்தை ஏற்றுக் கொள்ளுமாறும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

In clause 7, in the proposed Schedule II, in the entry relating to “ 3 Goods Vehicles ”.

- (i) in item (f), for “ Rs. 270 ” substitute “ Rs. 260 ”.
- (ii) in item (g), for “ Rs. 400 ”, substitute “ Rs. 350 ”.
- (iii) in item (h), for “ Rs. 500 ”, substitute “ Rs. 400 ”.

The amendment was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

In clause 7, in the proposed Schedule II, in the entry relating to “ 3 Goods Vehicles ”—

- (i) in item (i), for “ Rs. 615 ” substitute “ Rs. 450 ”.
- (ii) in item (j), for “ Rs. 660 ”, substitute “ Rs. 500 ”.
- (iii) in item (k), for “ Rs. 750 ”, substitute “ Rs. 550 ”.
- (iv) in item (l), for “ Rs. 900 ” substitute “ Rs. 650 ”.
- (v) in item (m), for “ Rs. 60-00 ”, substitute “ Rs. 50 ”.

The amendment was put and lost.

[28th July 1962]

MR. SPEAKER: I will now put the Government amendment to vote. The question is—

In clause 7,—

(a) in the proposed Schedule II, in the entry relating to “3 Goods Vehicles” —

(i) for sub-clauses (i) to (m), substitute the following, namely :—

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.			
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.		For other vehicles.	
	(1)	(2)	(3)	(4)
		RS. NP.	RS. NP.	
(i) “Vehicles exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden.		600 00	900 00	
(j) Vehicles exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden.		650 00	975 00	
(k) Vehicles exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.		700 00	1,050 00	
(l) Vehicles exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.		800 00	1,200 00	

(ii) sub clause (n) shall be re-lettered as sub-clause (m), and

(iii) in sub-clause (m) as so re-lettered, for items (viii) to

(xii) substitute the following, namely—

	RS. NP.	RS. NP.
(viii) For each trailer exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,00 kgs in weight, laden.	450 00	675 00
(ix) For each trailer exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden.	487 50	731 25
(x) For each trailer exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.	525 00	787 50
(xi) For each trailer exceeding 10,500 kgs. in weight, laden.	600 00	900 00

The amendment was put and carried.

MR. SPEAKER : The question is—

“ In clause 7, in the proposed Schedule III, in the entry relating to “3 Goods Vehicles” —

(i) sub-clause (l) shall be omitted;

(ii) sub-clause (m) shall be re-lettered as sub-clause (l); and

(iii) in sub-clause (l) as so re-lettered, item (xii) shall be omitted.”

The amendment was put and carried.

Clause 7, as amended, was put and carried.

Clause 1 and the preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

“ That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as amended, be passed.”

28th July 1962]

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as amended, be passed. ”

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஸார், இது ஒரு முக்கியமான வரி விதிக்கக்கூடிய மசோதா. இந்த மசோதாவை நாம் இவ்வளவு அவசரமாக நிறைவேற்றிக் கொண்டு போகிறோம். இது நியாயமல்ல. எதிர் கட்சியிலே இதற்குப் போதுமான எதிர்ப்பு கொடுக்கக்கூடிய சக்தி இல்லாமல் இருக்கின்றது. அதைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, இவ்வளவு அவசரமாக அதிகமான வரியை போடக்கூடிய சட்டத்தை இந்த அரசாங்கம் நிறைவேற்றிக் கொண்டு போவது, எப்படி நியாயம்? இதை எடுத்துக் காட்ட வேண்டிய கடமை உணர்ச்சி எதிர்க்கட்சிக்கு இருக்கின்றது. அரசாங்கம் இப்படிச் செய்வது நியாயமல்ல. பின்னால் அவசியமானகுற்றச் சாட்டுக்கு ஆளாக வேண்டி நேரிடும் என்பதற்காகத்தான், இதை ஒரு செலக்ட் கமிட்டிக்கு விடவேண்டுமென்று சொன்னேன் என்னுடைய பக்கத்திலே சக்தி குறைவாக இருக்கின்றது என்கின்ற காரணத்தினாலே இப்படியெல்லாம் செய்வது சரியாகாது; நியாயமாகாது. ஆகவே இது நியாயமான ஒரு வரி இல்லை என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

1-30
p.m.

திரு. ஆர். வி. சுவாமிநாதன் : இந்த மசோதா இப்போது சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு அமுலுக்கு வரப்போகிறது. இதை அமுல் நடத்தும் முறையைப்பற்றி அரசாங்கம் சரியாக ‘இன்ஸ்டிரக்ஷன்ஸ்’ கொடுக்கவேண்டும். பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கு கஷ்டமில்லாமல் சௌகரியமாக இருக்கும் அளவுக்கு நல்ல முறையில் இந்த சட்டத்தை அமுல் நடத்துவதற்கு அரசாங்கம் ‘இன்ஸ்டிரக்ஷன்ஸ்’ கொடுப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

1-30
p.m.

இந்த மசோதாவை பிரேரேபிக்கும்பொழுது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் 12,000 கிலோகிராமுக்கு மேல் ‘லேடன் வெய்ட்’ உள்ள லாரிகள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்போவதில்லை என்று சொன்னார்கள். ஆனால், கிளாஸ் ‘எம்’-ஐ எடுத்துவிட்டதினால், அதற்கு ரூபாய் 800 தான் வரி என்று சொல்லிவிட்டார்கள். 10,500 கிலோகிராமுக்கு மேலே எவ்வளவு ‘லேடன் வெய்ட்’ எருந்தாலும், அதற்கு ரூபாய் 800 தான் வரி என்று சொல்லிவிட்டார்கள். 10,000 கிலோ கிராம்தான் சிலிங். அதற்கு மேலே கிடையாது. அப்படியிருக்கும்பொழுது 12,000 கிலோகிராமுக்கு மேலே லேடன் வெய்ட் உள்ள லாரிகளை அனுமதிக்கப்போவதில்லை என்று சொன்னார்கள். ஏதோ சரி, சொல்லுகிறார்களே என்று அப்பொழுது கேட்டுக்கொண்டேன். இனிமேலாவது, ‘ரூல் மேகிங்’ பவரைக் கொண்டு இந்த நாட்டில் 12,000 கிலோகிராமுக்கு மேலே ‘லேடன் வெய்ட்’ உள்ள வண்டிகளை ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கக்கூடாது என்று கிரியராக இன்ஸ்டிரக்ஷன் கொடுப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் சொன்னது அரசாங்கத்தினுடைய கருத்து. அவர் சொன்னார், இவர் சொன்னார் என்று சொல்லுவதில் பிரயோசனம் இல்லை. அரசாங்கத்தினுடைய கருத்தைத்தான் சொல்லலாம் 12 டன்களுக்கு மேலே

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [28th July 1962]

லேடன் வெய்ட் உள்ள லாரிகள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கக்கூடாது என்பதுதான் சர்க்கார் கருத்தாக இப்பொழுது இருக்கிறது. அதை ஒட்டித்தான் 'பர்மிட் லேடன் வெய்ட்' வரம்பை அதிகப் படுத்தி, வரியை ரூபாய் 800-ஓடு நிறுத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். இதற்கு மேலே அதிக பாரமுள்ள வண்டிகளை அனுமதிக்க வேண்டாம் என்பதுதான் அரசாங்கத்தினுடைய கருத்து என்று சொன்னேன். இந்த சட்டத்தை அமுல் நடத்துவதில் என்னென்ன சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டும், எப்படி விதிகளை மாற்றவேண்டும் என்பதெல்லாம் அவ்வப்போது யோசிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இதை மேலும் யோசித்து, எத்தகைய ஒரு சலுகை தரவேண்டும், எத்தகைய ஆதரவு கொடுக்கவேண்டும் என்பது பற்றி அவ்வப்பொழுது அரசாங்கம் கவனித்து வேண்டியதைச் செய்யும் என்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் இந்த மசோதாவை அவசரப்பட்டுக் கொண்டு சட்டமாக நிறைவேற்றிக் கொண்டுபோவதாகச் சொன்னார்கள். மேலும் எதிர்க்கட்சி யினுடைய பலவீனத்தைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளுவதாகவும் சொன்னார்கள். அம்மாதிரி சொல்லுவது முறையல்ல. நான் செய்ததில் ஒன்றும் தவறில்லை. அவர்கள் அம்மாதிரி சொன்னது தான் முறையல்ல. இந்த மாதிரி ஒரு மசோதா வரப்போவதாக ஜூன் 30-ம் தேதியே தெரியும். ஒரு மாதத்திற்கு முன்பாகவே தெரியும் மேலும், இந்த மசோதா இந்தச் சபையில் ரொம்ப நாட்களுக்கு முன்பாகவே 'இன்ட்ராடிபூஸ்' செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதில் ஒன்றும் அவசரப்படவில்லை. முறையாகத்தான் போய்க் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே, இந்த மசோதாவை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மேலும், அடுத்து வரவேண்டிய மசோதாவைப்பற்றியும் இந்த விவாதத்திலேயே பேசியிருக்கிறோம். அதுவும் நிறைவேற்றவேண்டியதுதான். இந்த இரண்டு மசோதாக்களும் ஒன்றுக்கொன்று தொடர்புடைய மசோதாக்கள். ஆகவே, மேலும் 10 நிமிஷங்கள் அவகாசம் கொடுத்து, அடுத்த மசோதாவையும் இன்றைக்கே நிறைவேற்றுவதற்கு சபை அனுமதி கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்த மசோதாவை ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as amended, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill, as amended, was passed.

(4) MADRAS MOTOR VEHICLES (TAXATION OF PASSENGERS AND GOODS) AMENDMENT BILL, 1962 (L.A. BILL NO. 13 OF 1962).

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: இப்பொழுது மணி 1-30-க்கு மேல் ஆகிவிட்டது. எப்படியும் இந்த மசோதாவை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முடிவு செய்து